Der Adler

HEFT 14 / BERLIN, 7. JULI 1942

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Unser Aß in Afrika

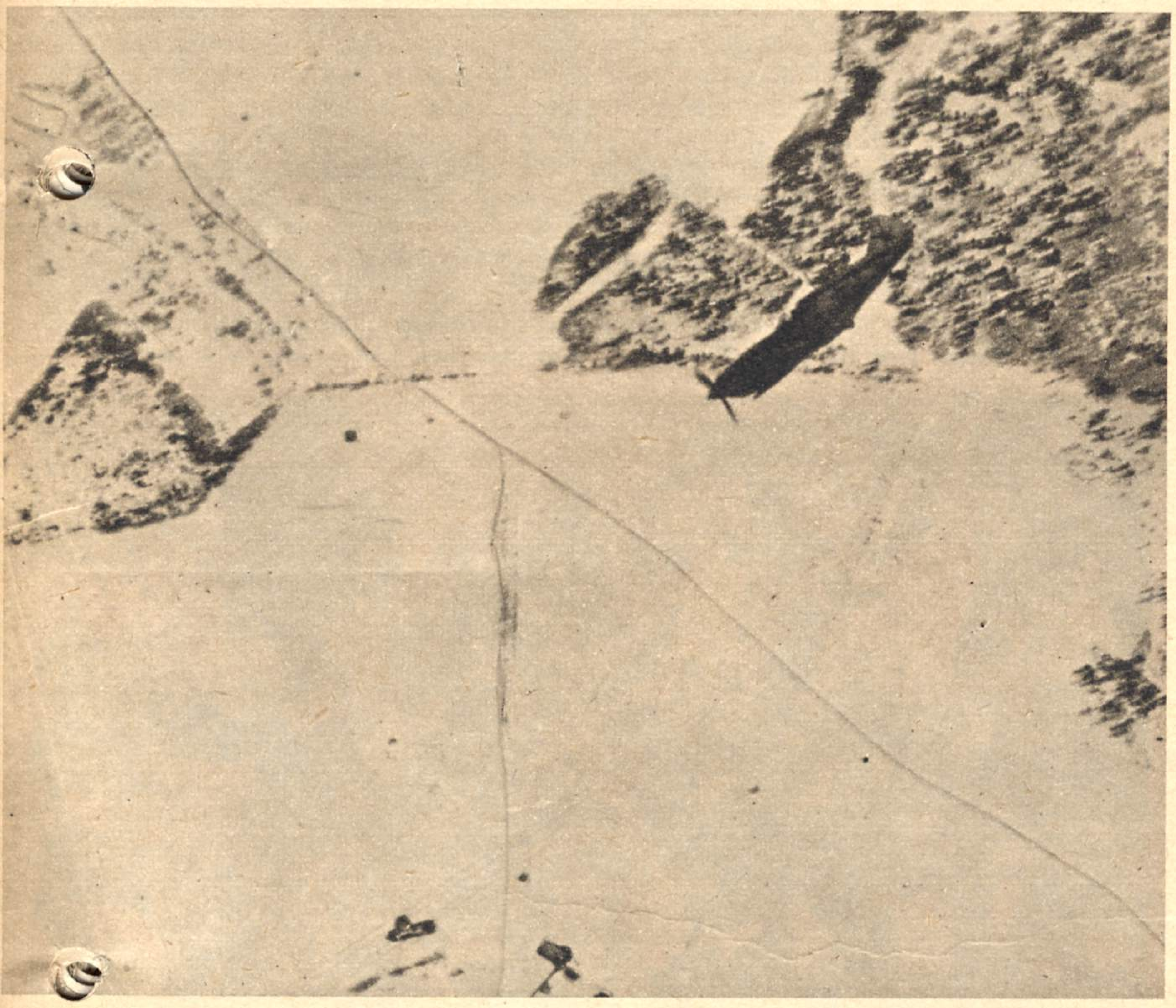
Der stürmische Vormarsch der deutschen und italienischen Streitkräfte in Nordafrika ist nicht zuletzt dem Einsatz der deutschen Flieger zu danken, die den Luftraum über den Fronten freikämpften und die Luftherrschaft errangen. Dem erfolgreichsten deutschen Jagdflieger, Oberleutnant Marseille, verlieh der Führer aus Anlaß seines 101. Luftsieges das Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz. Unser Bild zeigt Oberleutnant Marseille bei der lebhaften Schilderung seines letzten siegreichen Luftkampfes

PK-Aufnahme Kriegsberichter Oppitz (HH)

So sieht es hinter der

Sowjetfront aus

Ein Luftbild, das mit dem Reihenbildgerät eines deutschen Fernaufklärers aufgenommen wurde, gibt uns einen packenden Einblick in einen Abschnitt hinter der Sowjetfront und zeigt uns die vernichtende Wirkung der Bomben deutscher Kampfflugzeuge Gleich zwei wichtige Brücken, die den Bolschewisten als Nachschubweg und auch zur Sicherung des Rückzuges dienen sollten, sind durch Bombenangriffe völlig zerstört worden. Nur die beiden Mittelpfeiler stehen noch in dem Fluß, der nach der Schneeschmelze das Land weithin überschwemmt hat. Die schnurgerade Straße auf der rechten Seite unseres Bildausschnitts ist eine der wenigen guten Rollbahnen, über die die Sowjets verfügen. Durch die Zerstörung der Brücke ist diese Rollbahn nahezu wertlos geworden. Auch die beiden Fährstellen, die unterhalb des Brückendammes zur Aufrechterhaltung eines Notverkehrs angelegt wurden, sind durch Bomben bereits schwer beschädigt worden. Mit der Vernichtung der zweiten Brücke ist eine wichtige Eisenbahnlinie unterbrochen worden. Der Betrieb kann hier nur noch auf der letzten, bisher unversehrten Brücke eingleisig aufrechterhalten werden. Wie die Schlagschatten zeigen, besitzt diese Brücke nur auf der einen Hälfte eine Bogenkonstruktion mit einem Schiffsdurchlaß. Daß die Bolschewisten mit baldigen Kämpfen auch um dieses Gelände rechnen, zeigt die Anlage umfangreicher Feldbefestigungen und Auffangstellungen auf dem östlichen Ufer, das sich in unserem Bildausschnitt auf der oberen Seite befindet. Neben den Brückenköpfen sieht man ebenfalls kleine Stellungsausbauten, die zur Aufnahme von Flakgeschützen und MGs dienen. Alle Abwehr aber konnte den Erfolg der deutschen Kampfflugzeuge nicht verhindern



Wenige Sekunden vor dem Abschuß ... Erst in der Dunkelkammer wurde der glückliche Schnappschuß entdeckt, der mit dem Reihenbildgerät eines Fernaufklärers gemacht worden war. Ein sowjetischer Jäger war mitten in eine Aufnahme hineingeflogen. Zu diesem Zeitpunkt hatte aber der Bordschütze auch schon die Gefahr erkannt, und kurz darauf trafen die Feuerstöße des Fernaufklärers den Jäger, bis er brennend abstürzte

Aufnahmen Luftwaffe (2)
Kriegsberichter Wette (PBZ 1)

Rechts: Der Sowjetflieger hat Glück gehabt — er konnte sich mit dem Fallschirm retten. Noch zitternd von der überstandenen Anstrengung entnimmt er seiner Jacke ein paar Habseligkeiten, ehe er in die Gefangenschaft abgeführt wird

Der Rote Iwan

Abend für Abend kam der Rote Iwan. Pünktlich auf die Minute übersprang er in einem bestimmten Sektor hinter der Ostfront irgendein Wäldchen oder eine Höhe, und dann war er da. Er warf Bomben zwischen die deutschen Stellungen und manchmal feuerte er auch mit den Bordwaffen. Unsere Infanterie konnte ihm nichts anhaben, weil seine Panzerung ihn schützte. Aber da wurde an seinem „Wechsel" ein Vierling unserer Flakartillerie angesetzt. Schon der nächste Abend sollte dem Roten Iwan zum Verhängnis werden

Pünktlich mit dem Glockenschlag stellte sich der Rote Iwan wieder ein. Er war ein verwegener und geschickter Bursche — erstaunlich, wie er immer wieder sein Einflugloch fand. Aber plötzlich jagte ihm der Vierling seinen Stahlhagel entgegen und pumpte ihm so viel Eisen in den Bauch, daß er sich nicht mehr in der Luft halten konnte. Wenige hundert Meter hinter der Stellung, die er Abend für Abend beharkt hatte, fiel er herunter, und unsere Flakartilleristen konnten voll Stolz ihre Beute betrachten, die sie auf Anhieb erwischt hatten

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Hoffmann (Sch 3)

Steine, Stacheln, Skorpione

Täglicher Kleinkrieg in Afrika

PK-Aufnahmen von Kriegsberichter Hausmann (Sch)

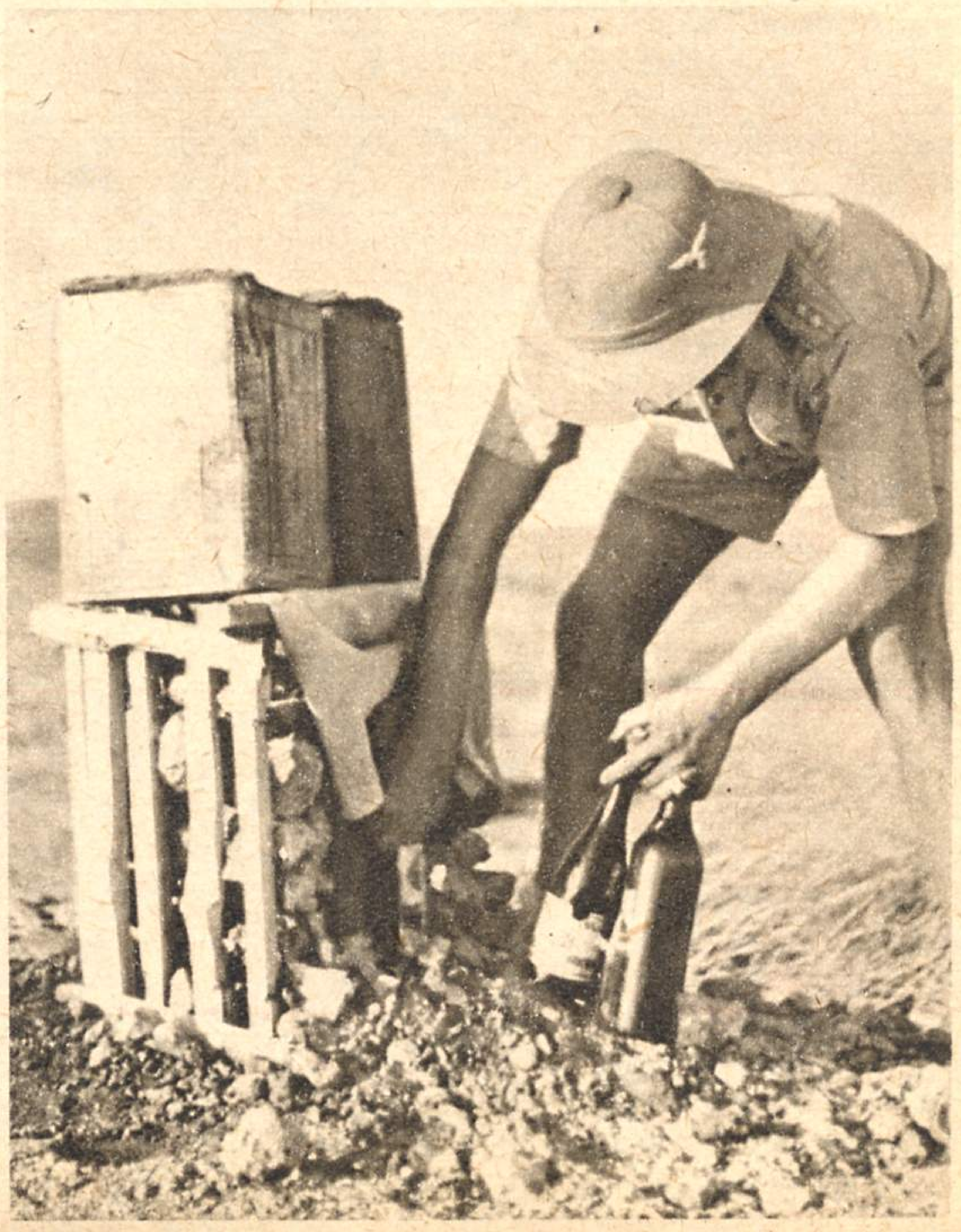
Die Leistungen, die unsere Soldaten in Afrika vollbracht haben und vollbringen, sind um so höher zu werten, als es sich hier nicht um den Kampf gegen den Feind allein, sondern ebenso um einen Kampf gegen die Natur, gegen die afrikanische Wüste handelt. Auch die Dinge, die sozusagen am Rande des Kampfgeschehens liegen, haben durchaus ihr Gewicht, sie fordern täglich von neuem eine völlige Umstellung des Menschen. Fortwährend muß sich der Soldat mit ihnen auseinandersetzen, und wie er auch hierbei alle Widrigkeiten auf teils heitere, teils ernste Weise meistert, zeigt so recht, daß er jeder Lage gewachsen ist

Ein sonderbares „Geschäftszimmer", das das Holzschild über dem Steingeröll da ankündigt. Erst wer dicht vor dem Schild steht, sieht hinter dem Haufen von Sand und Steinen einen Treppenschacht, der in die Tiefe führt — den Eingang zum Geschäftszimmer

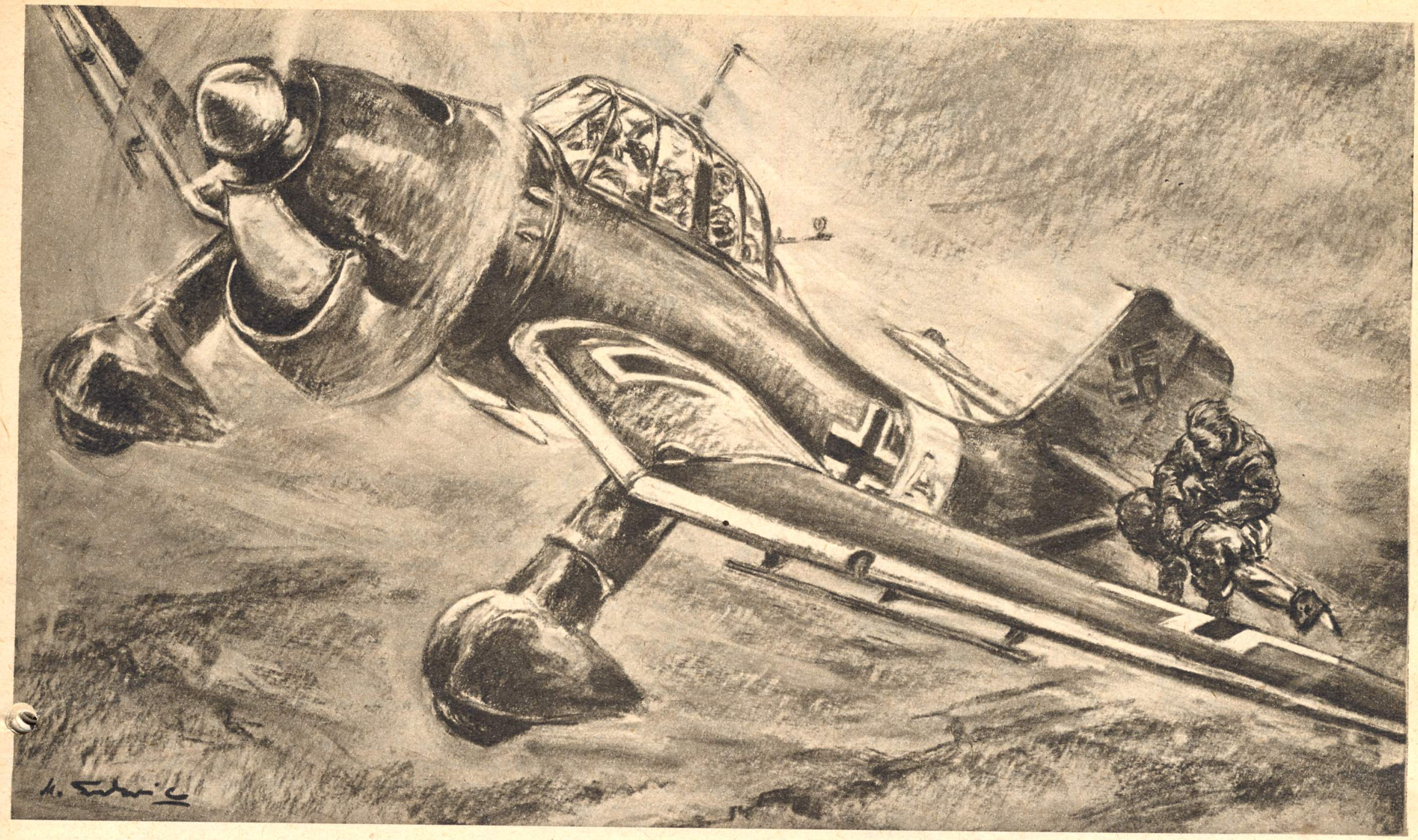
Wiesen sind in Afrika keine Wiesen. Was grün ist, besteht aus lauter stachligem und stechendem Zeug. Nur im „Storchengang" kann man sich hier seinen Weg bahnen

Zu den heimtückischen Feinden gehört der Skorpion. Deshalb wird er auch nicht nach Kriegsrecht behandelt. Man zieht einen Kreis, schüttet Benzin hinein und übergibt den Skorpion in der Mitte dem Flammentode

Links: Auch das muß sein, und man hat dafür eine ebenso neuartige wie zweckmäßige Lösung gefunden



Rechts: Tiefkühlung bei 50 Grad Wärme. Durch feine Löcher im Kanisterboden rieselt Wasser über die aufgeschichteten Steine. Da der Küstenwind für schnelle Verdunstung sorgt, gibt das einen ausgezeichneten Kühlschrank



Unglaublich, aber wahr!

Eine buchstäblich haarsträubende Geschichte

Zeichnungen M. Ludwig

Man schüttelt den Kopf, man dreht den Brief hin und her. Der Kommodore eines Stukageschwaders, Oberst H., hat ihn uns gesandt. Man liest zum zweiten Male. Ein Irrtum ist nicht möglich — da steht es schwarz auf weiß: „... Während der Schlammperiode ereignete sich folgende unfaßbare Tatsache (kein Fliegerlatein): Eine Ju 87 D-1 versank beim Rollen zum Start im Schlamm. Um beim nunmehr erforderlich werdenden Vollgasgeben einen Überschlag zu vermeiden, setzten sich zwei Bordwarte auf die linke und rechte Dämpfungsfläche. Der eine Bordwart fiel beim Anrollen herunter. Der Flugzeugführer startete, um nicht erneut einzusinken. Der auf der linken Dämpfungsfläche sitzende Bordwart wurde mit in die Luft genommen. Nach einer zwangsmäßig ausgedehnten, vorsichtigen „Alte-Herren-Platzrunde“ wurde nach sechs Flugminuten glatt gelandet und ausgerollt. Wer es nicht gesehen hat, glaubt es heute noch nicht, daß kein Unfall eingetreten ist. Heil Hitler! gez. H.“

Toll, toll, wirklich kaum zu glauben.

Kurze Zeit später besucht uns der Technische Offizier der Einheit, Oberleutnant P. Wir sprechen über allerlei. „Und zum Schluß“, sagt er, der von dem Brief des Kommodore nichts weiß, „muß ich Ihnen noch eine ganz verrückte Sache erzählen. Eine Ju 87 auf unserem Feldflughafen hatte einen kleinen Schaden gehabt und sollte zu einem Prüfungsflug starten. Die Besatzung, Flugzeugführer Oberfeldwebel P. und Prüfmeister B., saß bereits in der Maschine; B. war mit seinen Instrumenten beschäftigt, und der Oberfeldwebel wartete auf das Startzeichen. In diesem Augenblick rief der erste Wart, der hinter der Ju 87 stand, dem Gefreiten Z. zu: „Komm her, setz dich drüben aufs Leitwerk, damit die Kiste nicht auf die Schnauze fällt ...“

Kaum saßen die beiden — übrigens war das bei uns durchaus üblich, auf solche Weise den Start zu erleichtern —, da kam das Zeichen: „Start frei“, und die „Dora“ zog an. Weder der Flugzeugführer noch der Prüfer hatten den Ballast auf dem Leitwerk gesehen. Der Oberfeldwebel freute sich, daß seine „Dora“ ohne Mucken anrollte. Jetzt nur hoch, damit man nicht doch noch steckenbleibt, dachte er und schob die Pulle rein.

Der erste Bordwart, dem der Start zu plötzlich kam, hatte gleich im ersten Anrucken die Balance verloren und war abgeplumpst — aber der gute Z. saß eisern fest, saß immer noch, als die Ju schon vom Boden frei war — saß und begriff zuerst überhaupt nicht, was los war. Der Fahrtwind zwang ihn, sich vorzubeugen und die Augen zu schließen. Donnerwetter, dachte er nur immerfort, Donnerwetter ...

Inzwischen zeigte der Höhenmesser 500 m. Da sagt der Oberfeldwebel am Steuer zu seinem Franz: „Ich weiß nicht, die Kiste ist wahnsinnig schwanzlastig — ich kann sie kaum noch halten. Da stimmt irgend was nicht. Mach dich fertig zum Aussteigen!“ Aussteigen — das ist ja eine schöne Bescherung. Der Prüfmeister, der immer nur seine Instrumente im Auge behalten hat, fährt hoch, fühlt nach seinem Fallschirm. Doch da — da bleibt ihm plötzlich der Mund offenstehn: „Emil“ schreit er, „Emil, da sitzt ja einer!!“ — „Was — wo ...“ fragt Emil zurück, ohne zu begreifen. „Auf dem Leitwerk ...!“ brüllt der Prüfmeister zurück. — „Auf dem — ach so, daher ... Verfluchte Schweinerei!“ Dem Emil wird ganz heiß um den Hals. „Wie ist das bloß möglich? Und, wie komme ich jetzt runter ...“ — Na, er hat's geschafft. Vorsichtig, ganz vorsichtig setzt er auf. Dennoch macht die „Dora“ einen gewaltigen Satz — kein Wunder bei dem Schlamm. Aber der Gefreite Z. sitzt eisern fest.

Dann steht die Kiste. Einen Augenblick ist den beiden in der Kabine etwas flau. Dann erheben sie sich und schieben das Dach zurück. Aber, beinahe hätten sie sich wieder hingesetzt. Denn, da steht der „blinde Passagier“ auf der Tragfläche und sagt mit deutlicher Betonung: „Na, ihr habt wohl auch keine Augen im Kopf. Jetzt hab' ich bei dem Zug meine Mütze verloren. Und bezahlen muß ich sie auch noch!“

„Das“, schloß der Oberleutnant, „war doch das Allertollste!“

„Setz dich noch einmal rauf“, baten die Kameraden den unfreiwilligen Helden der Geschichte, um dieses wahrhaft einzigartige Bild eines blinden Passagiers auch mit der Kamera festzuhalten.

„...sie sprangen also aus ihren Schlauchbooten ins Wasser und schwammen zu ihrer Insel hin. Robinson persönlich hat es ebenso gemacht ..."

Unten: ...die beiden Robinsone legten sich so, wie Gott sie erschaffen hatte, auf den Bauch. Schon am Nachmittag erschien ein Fieseler „Storch" am Himmel, im wütenden Sperrfeuer der Briten mußte er jedoch kurven und umkehren ..."

Robinsonade vor Tobruk

Abenteuer einer Stukabesatzung

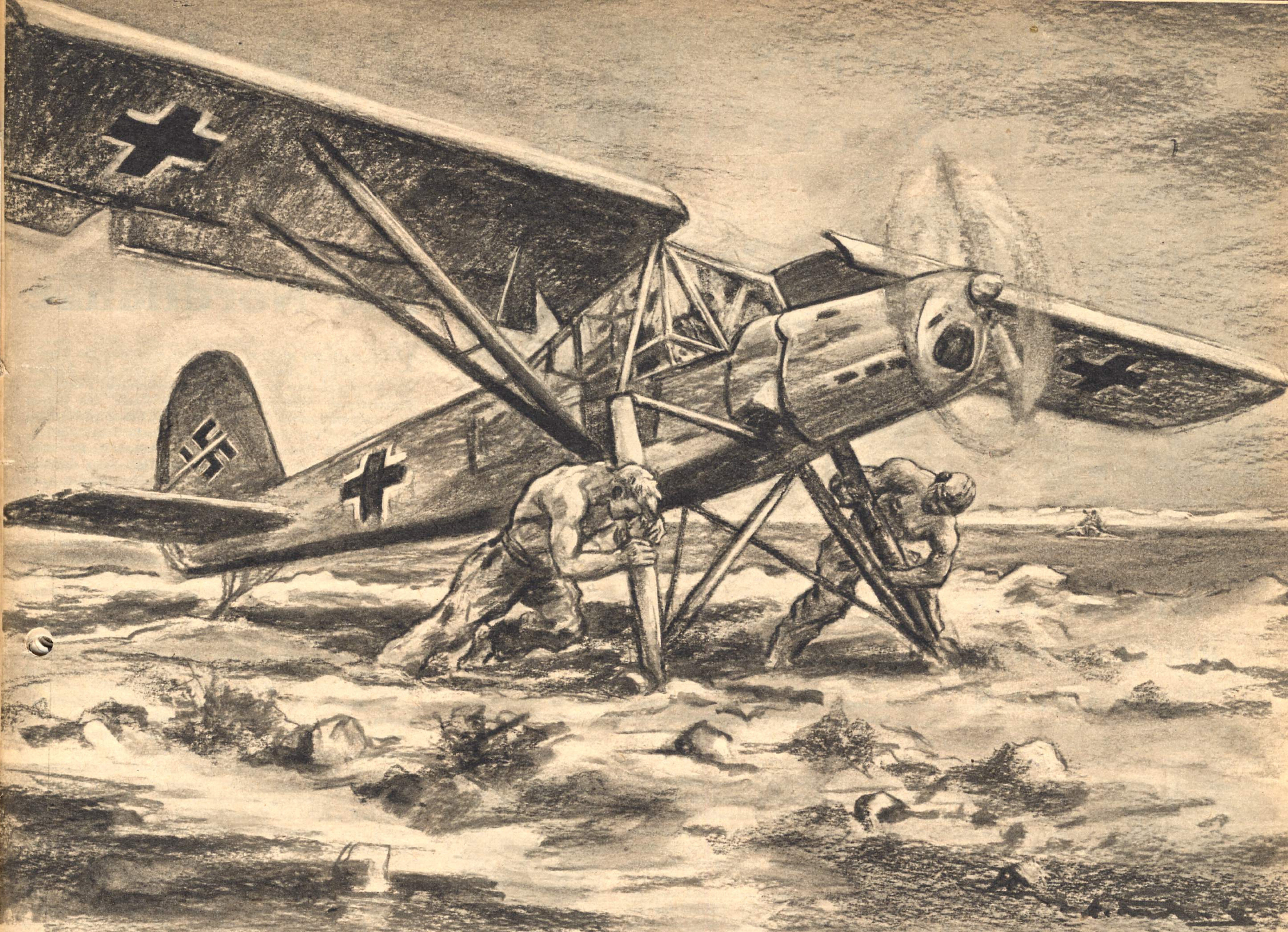
Nach einem PK-Bericht des Kriegsberichters Ulrich Barthold / Zeichnungen M. Ludwig

Auf der Karte von Nordafrika lesen wir: Bucht von Bomba. Von dieser Bucht würde man wohl nie im Leben gehört haben, wenn der Krieg nicht wäre. An der Bucht von Bomba liegt Tobruk. Von Tobruk haben wir viel gehört. Aber der Atlas verrät uns auch heute noch nicht, daß es in der Bucht von Bomba kleine Inseln gibt, besser gesagt Riffe, auf denen sich unter Umständen Robinsonaden abspielen können.

Tatsächlich hat sich eine solche Robinsonade dort abgespielt, freilich weniger harmlos als die des seligen Robinson Crusoe, der es mit Menschenfressern zu tun bekam. Was sind nach heutigen Begriffen schon Menschenfresser! Da gibt es britische Flieger, Maschinengewehre und andere Dinge, die einem das Robinsonleben im Jahr 1942 erschweren können.

Zwei Flieger, ein Feldwebel und ein Unteroffizier, denen ganz und gar nicht nach einer Robinsonade zumute war, hatten einen Angriff auf Tobruk mitgeflogen. Sie hatten Pech. Die britische Flak zerschoß ihnen Leitwerk und Ölzufuhr; da hört es ja nun mit der fliegerischen Gemütlichkeit auf. Der Motor stand still, aber dem Feldwebel gelang es, das Flugzeug noch recht und schlecht aufs Wasser zu setzen, wo es sofort absackte. Für solche Fälle sind nun die Schlauchboote da.

Der Unteroffizier hatte als erster die Insel erblickt und paddelte in seinem Schlauchboot darauf zu. Er hatte gar nicht bemerkt, daß dem Feldwebel das Schlauchboot davongeschwommen war, aber ein Kamerad aus der Luft war aufmerksamer und warf sofort sein eigenes Schlauchboot ab, so konnte auch der Feldwebel Kurs auf die Insel nehmen. Es ergab sich aber bald, daß hier eine starke Strömung zum Ufer bestand, die der Paddelkraft



„... im Sand am Ufer setzte der „Storch" auf. Immer näher kamen die feindlichen Boote. Die gestrandeten Flieger stiegen so schnell wie möglich ein, aber nun kam der „Storch" aus dem Sand nicht hoch! Alle wieder aussteigen! Man rüttelte und schob verzweifelt an ..."

überlegen war. Die beiden Seefahrer wären unfehlbar nach der Küste getrieben worden. Dies wollten sie unter allen Umständen vermeiden, denn die Küste war ringsum in britischen Händen. Sie sprangen also ins Wasser und schwammen zu ihrer Insel hin. Robinson persönlich hat es ebenso gemacht.

Erster Blick der gelandeten Ronbinsone: nicht nach der See, sondern in die Luft nach den Stukakameraden. Aber die Stukas und auch die sie begleitenden Jäger hatten inzwischen abgedreht und waren verschwunden. Hilfe aus der Luft war vorläufig nicht zu erwarten. Trotzdem hatten die beiden Robinsone im Gegensatz zu ihrem Vorbild den Vorteil, daß sie sich felsenfest darauf verlassen konnten: Unsere Kameraden lassen uns nicht im Stich.

Andererseits war da die Unannehmlichkeit, daß der Engländer die Robinsonade beschoß. Granaten sausten über die Insel weg, Maschinengewehrgarben raschelten durch das Gebüsch. Die beiden Robinsone legten sich so, wie Gott sie erschaffen hatte, auf den Bauch. Man konnte es für ein Sonnenbad halten, aber es handelte sich vor allem um Deckung auf dieser unangenehmen Robinsoninsel. Die Uniformen hatte man zum Trocknen ausgelegt. Bis zum Einbruch der Dunkelheit durften die unfreiwilligen Sonnenbader die Köpfe nicht vom Boden heben. Von Zeit zu Zeit kamen englische Jäger im Tiefflug über die Insel gefegt. Man nahm die Sache an der Küste drüben offenbar sehr wichtig.

Daß sie gerettet werden würden, war den beiden Insulanern klar, aber wie? Darüber zerbrachen sie sich nun die Köpfe. Sie dachten eigentlich mehr an die Kameraden im Fliegerhorst als an sich selber. Nun, die Kameraden hatten es eilig. Schon am Nachmittag erschien ein Fieseler Storch am Himmel, aber das war verfehlt. Im wütenden Sperrfeuer der Briten mußte er kurven und umkehren. So einfach war die Sache denn doch nicht. Später warf ein Flugzeug ein Schlauchboot mit Lebensmitteln und Signalpistole ab. „Gebt Zeichen!" stand auf einem Zettel. Aber dies erfuhren die Robinsone erst später. Das Schlauchboot schwamm munter nach der Küste davon. Signalpistolen und Munition hatten die Robinsone zur Verfügung, denn in jedem Schlauchboot ist eine solche Pistole mit der nötigen Munition im voraus für Notfälle untergebracht, aber sie hüteten sich, davon Gebrauch zu machen.

Die Nacht verlief ruhig. Aber die Engländer hatten doch nicht vergessen können, daß auf der kleinen Insel drüben noch deutsche Flieger hausen müßten. Am Morgen begann die Beschießung wieder.

Die beiden Robinsone hatten sich inzwischen auf ihrer Insel umgesehen. Weitum glitzerte die Bombabucht im Morgensonnenschein. Die Insel war reichlich klein, etwa fünfhundert Meter lang, sandig, am anderen Ende stiegen Felsen auf, und zwischen den Steinen wuchs niedriges Dorngebüsch. Zum Daueraufenthalt also wenig einladend. Ganz abgesehen von der täglichen Beschießung! Aber wie soll man von hier loskommen?

Über dasselbe Problem brütete man zur gleichen Stunde wohl auch im Fliegerhorst. Es gab dort nur noch die eine Frage: Wie holen wir die Kameraden? Fachmänner wurden herangeholt, alte Afrikaner, Wüstennotflieger. Da war der Unteroffizier Pommer. Zwölf Rettungsaktionen im libyschen Wüstengebiet hatte er hinter sich, ausgerechnet die dreizehnte sollte er nun starten! Aber er hielt nicht viel vom Aberglauben.

Und am nächsten Tag gegen elf Uhr vormittags erblickten die beiden Robinsone einen seltsamen „Geleitzug" am Himmel: Vierzig Jagdflugzeuge um einen einzigen Fieseler Storch! Der Storch in der Mitte war sich seiner Würde vollauf bewußt. Stolz und ruhig flog er dahin, direkt auf die Insel zu. Am Steuer saß der Unteroffizier Pommer. Nun war es für die in Deckung liegenden Kameraden auf der Insel Zeit, von den Signalpistolen Gebrauch zu machen. Unterdessen waren die Jäger ringsum in Einzelkämpfe gegen die aufgestiegenen britischen Flieger verstrickt. Wer achtete noch auf die kleine Insel!

Die Robinsone winkten dem Storch. Er war jetzt im Bilde und setzte zur Landung an. In diesem Augenblick löste sich drüben vom Lande ein Boot. Das Flakfeuer am Ufer hatte aufgehört, ein zweites, ein drittes Boot war nach der Insel unterwegs. Die Flieger rauften sich weit entfernt irgendwo am Himmel, der Storch aber umkreiste immer noch die kleine Insel und suchte nach einem Landungsplatz. Offenbar hatte man an der Küste den Zweck des ganzen Manövers erkannt. Es waren für die beiden Robinsone Minuten der höchsten Spannung.

Der Storch gewann. Im Sand am Ufer setzte er auf. Immer näher kamen die bemannten Boote; man hörte die Riemen aufs Wasser klatschen. Die gestrandeten Flieger stiegen so schnell wie möglich ein, aber nun kam der Storch aus dem Sand nicht hoch! Alle wieder aussteigen! Man rüttelte und schob verzweifelt an, endlich! Wieder hinein in den Storch! Und gerade, als das erste Boot auf den Sand knirschte und die Briten an Land sprangen, hob sich vor ihren erstaunten Augen wie ein Wunder der Storch, zog eine elegante, spöttische Kurve über ihnen, die in der Wut ihre Karabiner abfeuerten, und entschwand. Die beiden Robinsone waren gerettet. Es gab natürlich am Abend eine große Feier im Fliegerhorst, bei der der Unteroffizier Pommer die ihm gebührende große Rolle spielte; das verstand sich von selbst. Die beiden Stukaflieger aber denken heute noch an ihre Robinsonade zurück. Sie sind der Meinung, der richtige Robinson habe zwar viel länger warten müssen, aber er konnte wenigstens auf seiner Insel aufrecht umhergehen. Und das ist ein großer und vorteilhafter Unterschied.

DES ECHTEN MANNES WAHRE FEIER IST DIE TAT

GOETHE

Oberfeldwebel STEINBATZ †

Hauptmann LENT

Hauptmann v. MALAPERT †

Leutnant DICKFELD

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

In dankbarer Würdigung seines heldenhaften Einsatzes im Kampf für die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer das Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes an Oberfeldwebel Steinbatz, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader. Oberfeldwebel Steinbatz ist nach seinem 99. Luftsieg von einem Feindflug nicht zurückgekehrt. Weiter verlieh der Führer das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes an Leutnant Dickfeld, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, als 94. Soldaten, an Hauptmann Lent, Gruppenkommandeur in einem Nachtjagdgeschwader, als 98. Soldaten der deutschen Wehrmacht, ferner nachträglich an den an der Ostfront gefallenen Hauptmann Frhr. v. Malapert gen. Neufville, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader

Oberst i. G. SEIDEMANN

Hauptmann KRAFFT

Oberleutnant PLATZER †

Oberst i. Genst. Seidemann, Chef des Generalstabes einer Luftflotte, hat; wie schon im Westen und gegen England, so auch im Ostfeldzug die Durchführung der Angriffsoperationen maßgebend beeinflußt und selbst zahlreiche Aufklärungsflüge über dem Feind durchgeführt. Bei einem Sonderunternehmen hat er als Führer von Luftwaffenverbänden im Zusammenwirken mit einer Armee durchschlagende Erfolge erzielt. — Major v. Winterfeldt, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, wurde das Ritterkreuz für seine hervorragenden Leistungen im Südostfeldzug verliehen. Seinen weit jüngeren Kameraden war er stets ein leuchtendes Vorbild an Einsatzbereitschaft und Wagemut. Er selbst schoß 6 feindliche Flugzeuge ab und zerstörte 15 am Boden. Major v. Winterfeldt fand den Fliegertod. — Hauptmann Krafft, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, schoß in über 300 Feindflügen bisher 40 feindliche Flugzeuge ab. — Oberleutnant Lasse, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, gelang in zahlreichen Luftkämpfen der Abschuß von 39 Feindflugzeugen. Die Verleihung des Ritterkreuzes hat dieser tapfere Offizier nicht mehr erlebt. Unbesiegt vom Feinde starb er im Osten den Fliegertod. — Oberleutnant Platzer, Staffelführer in einem Sturzkampfgeschwader, hat auf 200 Einsätzen im Ostfeldzug hervorragende Waffentaten vollbracht. Im Kampf gegen England vernichtete er vier Transportschiffe und beschädigte mehrere Kriegsschiffe. Im März 1942 starb er bei einem erneuten Einsatz den Heldentod. — Oberleutnant Jakob, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, vollbrachte im Kampf gegen die Sowjets in der Ukraine überragende Leistungen. Bei den Abwehrkämpfen im November 1941 flog er mit seiner Staffe den ersten Angriff gegen starke, durch Flak geschützte sowjetische Bereitstellungen. Durch seine dabei erzielten Erfolge ermöglichte er allen nachfolgenden Flugzeugen ein ungehindertes und entscheidendes Eingreifen. — Oberleutnant Horst Müller, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, führte u. a. kühne Tiefangriffe auf zwei sowjetische Flugzeugwerke durch. Bei beiden Werken wurde die Produktion auf das nachhaltigste gestört. — Oberleutnant Hartig, Batteriechef in einer Flakabteilung, verhinderte bei den Abwehrkämpfen im Osten durch rücksichtslosen persönlichen Einsatz und ausgezeichnete Truppenführung mit seiner Batterie den Einbruch feindlicher Kräfte und vereitelte in kritischer Lage einen Umklammerungsversuch des Gegners. — Leutnant Eduard Meyer, Flugzeugführer in einem Zerstörergeschwader, schoß im Luftkampf 18 Gegner ab und zerstörte in Tiefangriffen u. a. 48 Feindflugzeuge am Boden. Bei einem Feindflug im Osten ist er unbesiegt den Heldentod gestorben. — Oberfeldwebel Kroll, Flugzeugführer in einer Aufklärungsgruppe, kann den einzigartigen Ruhm für sich in Anspruch nehmen, als Aufklärungsflieger neunzehnmal Sieger im Luftkampf geblieben zu sein. — Oberfeldwebel Höfemeier, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß im Osten 41 Gegner ab und zerstörte 12 Flugzeuge am Boden.

PK-Aufn. Kriegsberichter Knödler (Sch 1), Scherl-OKW (13), Privataufnahme (1

Major v. WINTERFELDT †

Oberleutnant LASSE †

Oberleutnant JAKOB

Oberleutnant H. MÜLLER

Oberleutnant HARTIG

Leutnant Ed. MEYER †

Oberfeldwebel KROLL

Oberfeldw. HÖFEMEIER

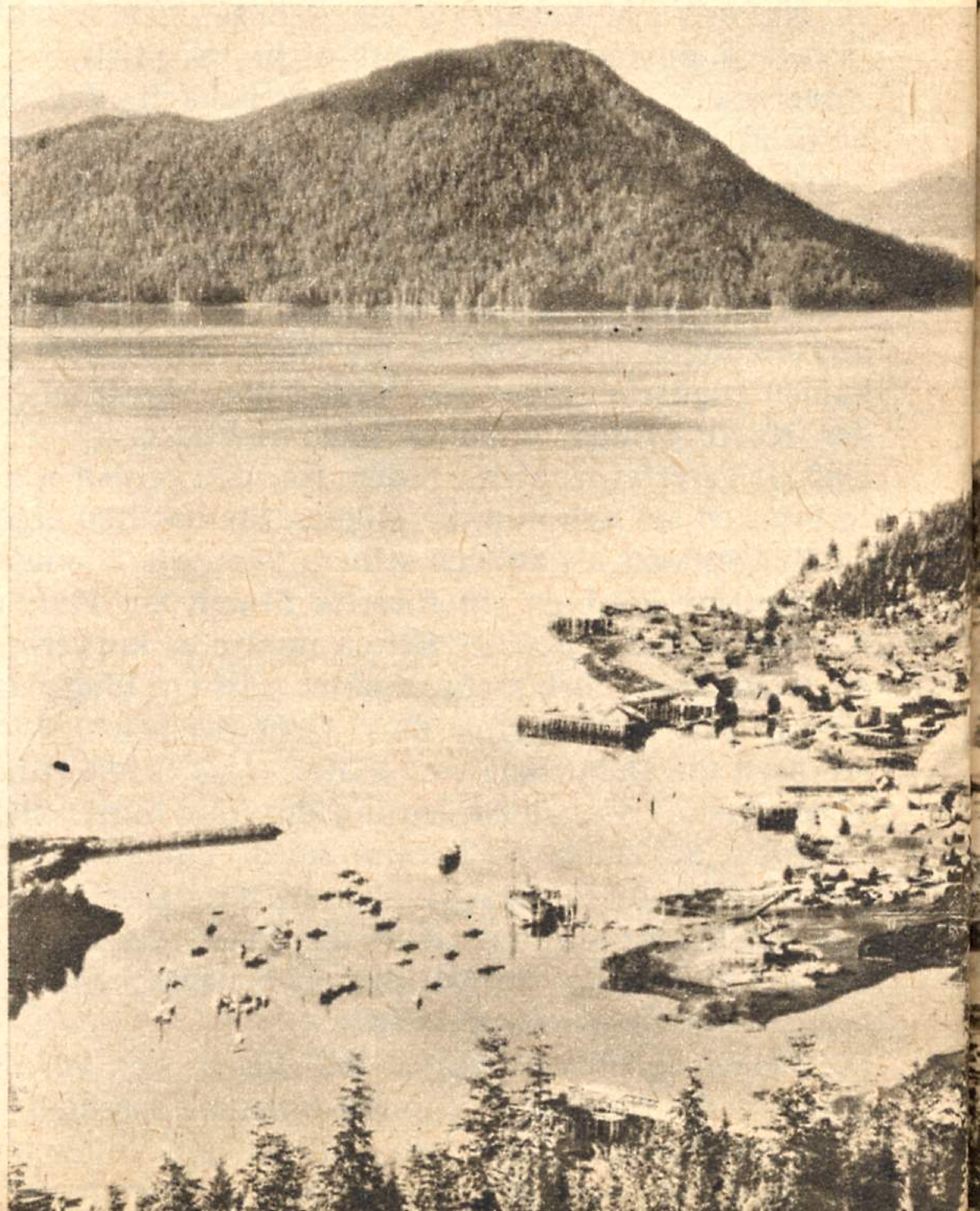
ALA

Die Nordflanke

Es ist noch gar nicht so lange her, daß man für Alaska den Begriff „Eismeerfestung" geprägt hat. Als die von Roosevelt mit nicht mißzuverstehendem Eifer vorangetriebene Stützpunktpolitik die Ziele des neuen USA-Imperialismus vor aller Welt sichtbar enthüllten, hielt man in Washington auch nicht mehr damit zurück, die politische Bedeutung Alaskas zu betonen. Es fehlte plötzlich nicht an sachverständigen Hinweisen, daß der Luftweg von Alaska nach Japan verhältnismäßig kurz sei. Der Ausbau der „Eismeerfestung" sei nichts weiter als die notwendige Schlußfolgerung, die aus dem Schwinden der britischen Macht in Ostasien gezogen werden müsse. Im gleichen Augenblick, in dem sich das öffentliche Interesse der USA dem nördlichen Vorposten der amerikanischen Macht zuwandte, gewannen auch die Alëuten eine ganz neue Bedeutung. Auf jener verlorenen Inselgruppe, die sich von der Südküste Alaskas in einem zweitausend Kilometer überbrückenden Bogen gegen den asiatischen Kontinent vorsch[illegible] vollzog sich bereits die erste Verwirklichung der mi[illegible]tärischen Ausbaupläne: Die Errichtung von Flotten- und Flugstützpunkten auf einigen der Inseln sollte die nördliche Flanke der sogenannten „Verteidigungslinie" sichern, die sich nun von Guam und Wake über Hawai und die Midway-Inseln bis hoch hinauf in den Norden über den ganzen Pazifik erstreckte.

Gegen diese nördliche Flanke hat sich der überraschende Schlag unserer japanischen Bundesgenossen gerichtet. Nach ihrer Landung auf den Alëuten stehen die Japaner plötzlich schon im Vorfeld des amerikanischen Kontinents und haben mit energischem Zugriff selbst das Sprungbrett gewonnen, das eigentlich gegen sie gerichtet sein sollte. Der „relativ kurze Luftweg von Alaska nach Japan", von dem man in Washington so bedeutsam sprach, ist damit zur Vormarschstraße geworden, über die Japan seinen ersten Stoßtrupp gegen das amerikanische Festland angesetzt hat. Mit einem Schlage ist der Kampf um den Pazifik in eine neue Phase getreten — die todesmutigen Bannerträger Nippons stehen kämpfend vor Alaska! Das arktische Land, das vielen bisher nicht mehr als ein verschwommener Begriff war, wird damit zu einem Brennpunkt des großen Weltringens

Alaska, dieser „Eisschrank im Norden", wie es die Amerikaner lange Zeit verächtlich nannten, [illegible]t seit 1867 im Besitz der USA. Damals verkaufte Rußland es für nur 7,2 Millionen Dollar, denn der Pelztierfang, den die Russen auf Alaska betrieben hatten, lohnte sich ihrer Meinung nach nicht mehr, und sie



SKA – Eismeerfestung?

Neuer Siedlungsraum wird in Alaska erschlossen. Neben einer Eisenbahnlinie ist eine Zeltstadt für die Arbeiter aufgebaut, die Baracken zur Ansiedlung von Farmern aus Minnesota errichten sollen. Bei der Werbung unter den notleidenden Farmern der USA wurde den Auswanderungslustigen versprochen, daß sie hier im Matanuskatal bessere Lebensmöglichkeiten als in den „versteppten Landstrichen" der Staaten finden würden.

der USA bedroht

waren froh, dieses unwirtliche Land, das im Innern lange Zeit unbewohnt war, endlich loszuwerden. Die Amerikaner selbst waren gar nicht so sehr erfreut über diesen Kauf, den der Staatssekretär William H. Seward zustande gebracht hatte, und noch Jahre später nannte man Alaska „Seward's folly", sein Narrenstück.

Aber nach kaum einem Menschenalter wurde am Klondike, einem Nebenfluß des Yukon, Gold in ungeheuren Mengen gefunden. Jäh wurde Alaska weltberühmt, und ein Strom von Abenteurern ergoß sich in das Land: In kurzer Zeit verzehnfachte sich die Zahl der Bevölkerung, die bis dahin aus etwa 30000 Eskimos und Indianern und nur einigen Weißen bestanden hatte. Aber der Goldrausch endete sehr rasch. Alaska wurde bald wieder menschenleer, und lange Jahre führte es einen Dornröschenschlaf, bis es dann durch die japanisch-amerikanische Spannung plötzlich wieder aus seinem abgeschiedenen Dasein herausgerissen wurde. Denn die Angriffs- und Verteidigungsstrategen der USA entdeckten es als ideale Basis für ihre Pläne, ein Sprungbrett und ein Bollwerk gegen Japan zu schaffen. Die Vorbereitungen dazu hatten die USA schon vor dem Kriegseintritt Japans getroffen: Bereits Mitte Mai 1940 wurde von den Pan American Airways und den Pacific Alaska Airways ein halbwöchiger Flugdienst von Seattle nach Fairbanks und weiter nach Nome eingerichtet. In Fairbanks selbst wurde ein Fliegerausbildungslager geschaffen, um hier die USA-Piloten mit Schnee, Eis, Nebel und allen besonderen Verhältnissen der Arktis vertraut zu machen.

Der große Eifer, mit dem die USA an den Ausbau einer Flugverbindung mit Alaska gingen, ist vor allem dadurch zu erklären, daß Alaska nur zu Wasser oder durch die Luft erreichbar ist. Eine Landverbindung gibt es noch nicht. Damit steckt Alaska strategisch in einer gefährlichen Situation, denn sowohl die See- als auch die Luftverbindung ist ohne Zweifel unschwer zu blockieren.

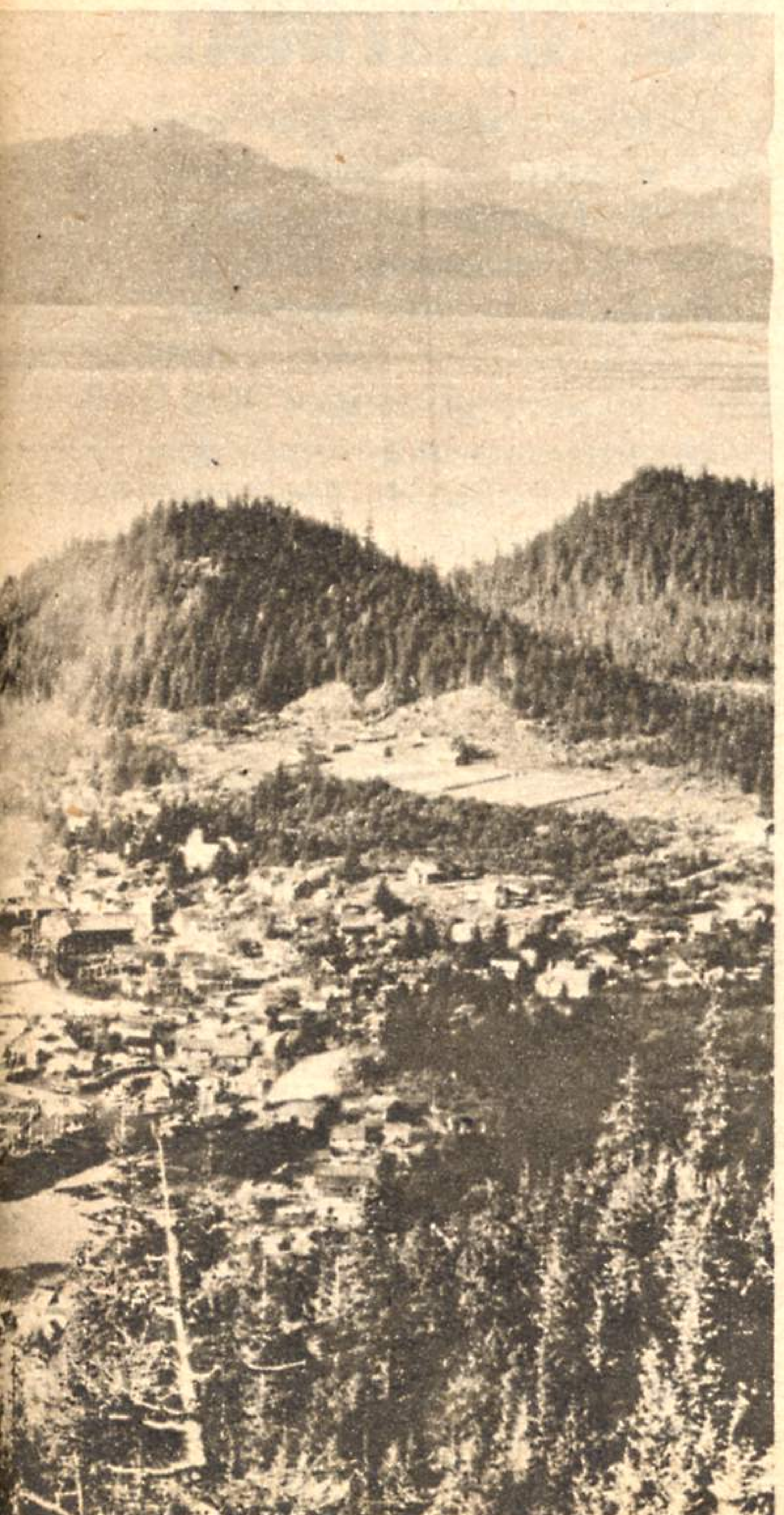
Eine Landverbindung war schon einmal 1929 geplant. Damals wünschten die USA von Kanada einen Korridor um diese Straße zu erhalten, aber die Unterhandlungen führten zu keinem Ergebnis. Die jetzigen engeren Bindungen Kanadas an die USA haben nun zu neuen Besprechungen geführt, die ergaben, daß Kanada zum Bau einer Durchgangsstraße bereit ist. Als Bausumme sind 14 Millionen Dollar veranschlagt. Wie groß die Furcht vor einem Angriff auf die pazifische Küste ist, geht daraus hervor, daß die geplante Straße nicht an der Küste entlanglaufen soll, sondern 600 km von ihr entfernt über St. John und Fort Nelson führen, dann nach Westen zu in Richtung auf White Horse abbiegen und den Yukon abwärts bis Dawson gehen soll. Von Dawson wird sie dann über Fairbanks bis Nome geführt. Die Gesamtlänge soll 3600 km betragen. Aber eine solche Straße braucht eine jahrelange Bauzeit, um so mehr, als praktisch nur im Sommer an ihr gearbeitet werden kann. Eine strategische Bedeutung kann diese geplante Alaskastraße also in absehbarer Zeit kaum erlangen.

Von Nachteil für den Ausbau Alaskas zur Festung ist auch das dünne Straßennetz innerhalb des Landes selbst, kommen doch auf seinen Gebietsumfang von 1,5 Millionen qkm doch nicht mehr als 4000 km fahrbarer Straßen, während in den USA die gleiche Straßenlänge schon einen Raum von 100 qkm besitzt. Auch Eisenbahnstrecken sind außer den beiden Linien von Fairbanks nach Seward und von Cordova nach Cehnicut nicht vorhanden. Der zivile Verkehr im Lande wurde deshalb bisher ausschließlich durch Hundeschlitten oder bei größeren Entfernungen durch Flugzeuge bewältigt. Dieser Mangel hindert natürlich auch sehr die wirtschaftliche Entwicklung des Landes, denn ohne Straßen können ebensowenig die Bodenschätze, an denen Alaska sehr reich ist, wie auch seine landwirtschaftlichen Möglichkeiten genutzt werden.

Nach amerikanischer Schätzung soll Alaska, das heute etwa 65000 Einwohner hat, 10 bis 18 Millionen Menschen ernähren können. Stärker besiedlungsfähig ist vor allem der südliche Küstenstreifen Alaskas mit seinem milderen Klima, während das gebirgige Innere und der Norden durch seinen tundrenartigen Charakter für eine dichtere Besiedlung kaum in Betracht kommt.

Die Menschenleere Alaskas ist zum anderen noch ein Problem für seine Verteidigung, denn einmal ist eine größere Truppenversorgung nicht aus dem Land selbst möglich, sondern muß ausschließlich auf dem Wege des Nachschubs erfolgen. Die zahlreichen und „riesigen" Befestigungen und Stützpunkte längs der Küsten des Eismeers, des Beringmeers und des Pazifiks, von denen eine lärmvolle USA-Propaganda seit Monaten zu berichten weiß, werden deshalb schon aus diesen beschränkten Versorgungs- und Nachschubmöglichkeiten in ihrer Verteidigungskraft auf ein normales Maß zusammenschrumpfen, ebenso die Offensivbasen, die die USA auf den Alëuten in Richtung auf das japanische Inselreich angelegt haben wollen. Denn schon der erste erfolgreiche Vorstoß Japans gegen Dutch Harbour erwies, daß Japan trotz seiner Bindungen auf den Kriegsschauplätzen in China und im Südpazifik genügend Kräfte besitzt, diesen Offensivdruck nicht nur auszuhalten, sondern ihm sogar zu begegnen und ihn notfalls auch zu brechen.

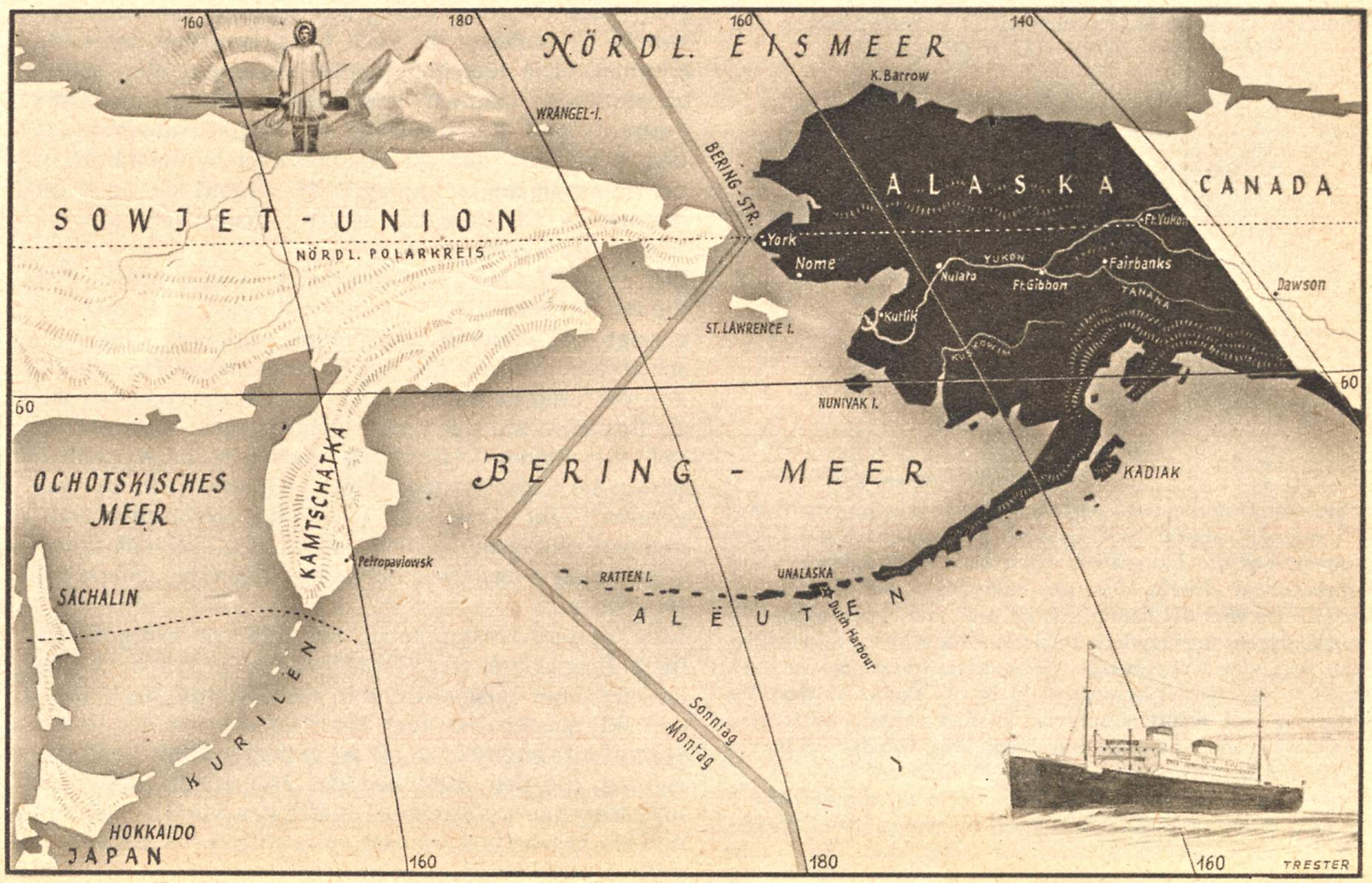
Günter Pahl



Links: Wrangell, eine typische Siedlung im Süden Alaskas. Die mächtigen Bergwälder lassen den Reichtum an Holz ahnen, der dem ganzen Land seinen Stempel aufdrückt. Alle Bauten, Brücken und Eisenbahnviadukte werden aus Holz errichtet

Aufnahmen: Sammlung Seiler
Kartenzeichnung: Trester

Rechts: Nur 90 km trennen Asien von Amerika an der Beringstraße, und die Alëuten schieben sich in riesigem Bogen bis nach Kamtschatka vor. Westlich der Alëuten verläuft die Datumsgrenze. Wer von West nach Ost fährt, kann einen ganzen Tag seines Lebens gewinnen



Wie fliegt die BV 141?

Das unsymmetrische Flugzeug – in der Luft das symmetrischste

Von jeher galt es als selbstverständlich, daß ein Flugzeug äußerlich symmetrisch aufgebaut sein muß. Hierunter ist zu verstehen, daß beide Hälften rechts und links von der Längsachse (das ist die in Flugrichtung verlaufende Mittellinie zwischen den Flügelspitzen) einander spiegelbildlich gleich sind. Diese Forderung erfüllen nach dem Vorbild der Natur auch alle Seefahrzeuge sowie die meisten Landfahrzeuge. Das Prinzip der Symmetrie ist allerdings hin und wieder auch durchbrochen worden, und zwar am auffälligsten beim Motorrad mit Beiwagen. Bei Flugzeugen ist die äußere Symmetrie stets eine feststehende Erscheinungsform geblieben. Abweichungen davon, wie z. B. ungleich getrimmte Ruder oder unsymmetrisch geformte Bugkanzeln bei Kampfflugzeugen, sind unbedeutend und nur für den Fachmann erkennbar.

Der Motorflug beruht trotzdem auf einem strömungsmechanischen Vorgang, der sich in keiner Weise an die Regeln der Symmetrie hält. Jedes Flugzeug hat ein Bauglied aufzuweisen, das sich nicht in das Bild einer vollkommenen Symmetrie einfügt: die Luftschraube. Diese bringt vielmehr in das äußerlich symmetrische Flugzeug eine starke Unsymmetrie der Luftkräfte hinein. Sie erzeugt nämlich keineswegs eine glatte und um die Schraubenachse symmetrische Strömung, denn der von der Schraube hervorgerufene Luftstrahl macht eine Drehbewegung, Drall genannt, die die schönste Symmetrie der Flugzeugbauform zunichte macht. Der

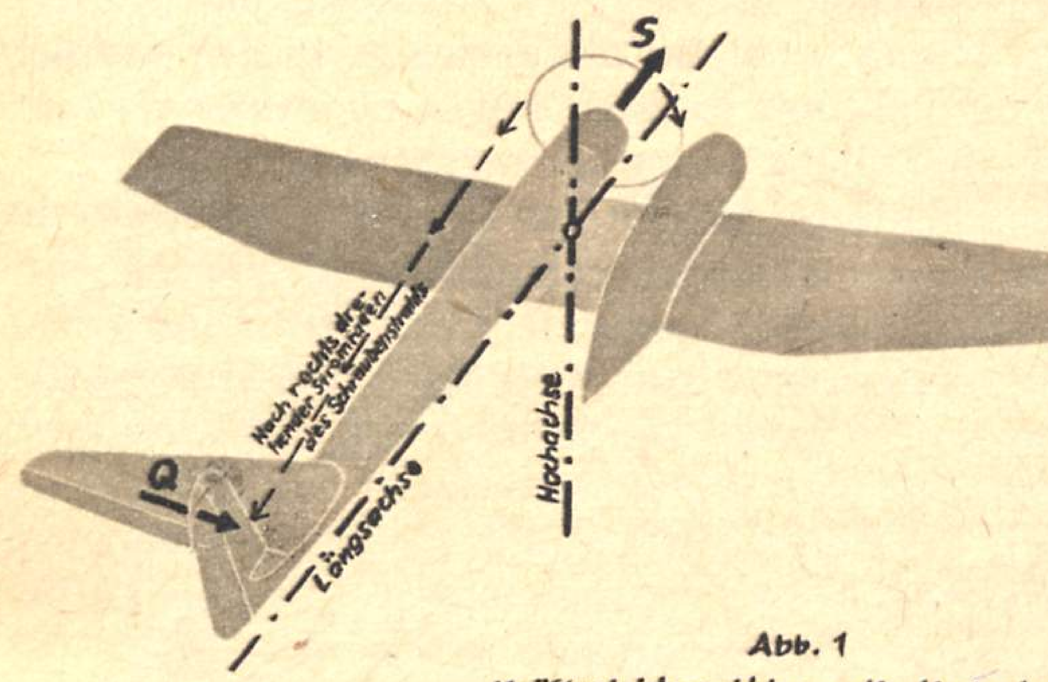


Abb. 1
Kräftegleichgewicht um die Hochachse

Beim unsymmetrischen Flugzeug BV 141 greift die Zugkraft der rechts drehenden Schraube, der sogenannte „Schub", nicht in der Mittellinie des Flugzeugs, also der „Längsachse", an, sondern links davon. Es wird dadurch gewissermaßen die linke Seite des Flugzeugs stärker vorangezogen, das Flugzeug will also in die Rechtskurve gehen. Gleichzeitig trifft aber der Luftschraubenstrahl, der unter der geläufigeren Bezeichnung „Propellerwind" bekannt ist, schräg von links her gegen das Seitenleitwerk, weil der ganze Schraubenstrahl sich dreht. Er drückt also das Flugzeug mit der am Seitenruder wirkenden Querkraft *Q* um die Hochachse nach links herum. Der nach rechts ziehende Schub und die nach links drückende Querkraft gleichen sich aus, so daß die BV 141 geradeaus fliegt

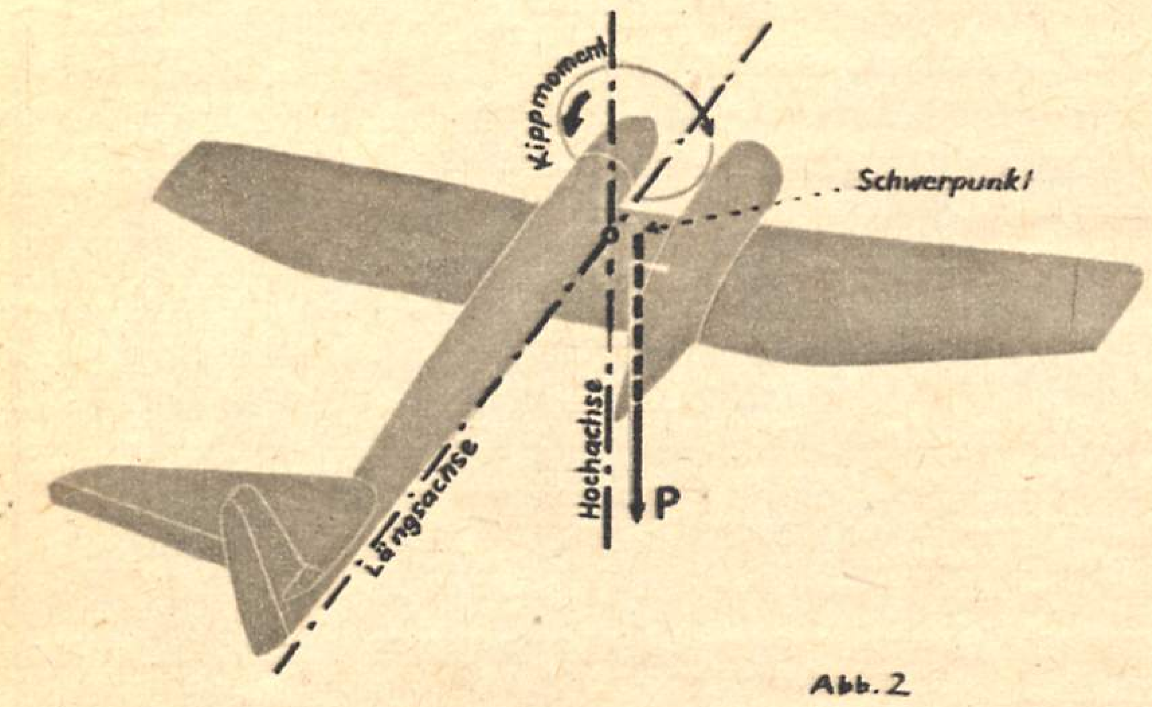


Abb. 2
Kräftegleichgewicht um die Längsachse

Die Luftschraube dreht sich nach rechts. Als Gegenwirkung oder „Reaktion" will sie das Flugzeug durch das Kippmoment um die Längsachse nach links herabkippen. Das Kippmoment drückt also gewissermaßen auf den linken Flügel. Da aber die Rumpfgondel nach rechts herausgerückt wurde, drückt ihr Gewicht wieder auf die rechte Flügelhälfte. Man sagt, der Schwerpunkt des ganzen Flugzeugs ist nach rechts verlagert (der Schwerpunkt ist der Punkt, in dem das Flugzeug sich, wenn es aufgebockt oder aufgehängt würde, im Gleichgewicht befände, durch den also, wie der Techniker es ausdrückt, das Gesamtgewicht *P* verläuft)

Kippmoment auf dem linken Flügel und Gesamtgewicht *P* auf dem rechten Flügel gleichen sich aus wie auf einer Waage, so daß das Flugzeug weder nach rechts noch nach links kippen kann

Zeichnungen: R. Schulz

sich drehende Schraubenstrahl strömt das Seitenleitwerk etwas von der Seite an und versucht hierdurch, das Flugzeug um seine Hochachse zu drehen. Außerdem erzeugt die laufende Luftschraube als Reaktion zu ihrem Drehmoment ein Kippmoment, das das Flugzeug entgegengesetzt zum Schraubendrehsinn zu kippen sucht. Man sieht, äußerlich mag ein Flugzeug völlig symmetrisch sein, „innerlich" ist dabei infolge der durch die Luftschraube hervorgerufenen Kräfte in hohem Maße Unsymmetrie vorhanden. Das wirkt sich übrigens im allgemeinen auch auf die äußere Symmetrie des Flugzeuges aus, wenn auch die hiervon erforderlichen Abweichungen dem Auge bei oberflächlicher Betrachtung meist verborgen bleiben. So wird dem Kippmoment der Luftschraube durch leichtes Vertrimmen der Querruder (die Querruder sind also im Geradeausflug immer leicht ausgeschlagen) und den seitlich drehenden Kräften des Schraubenstrahls durch entsprechende Schrägeinstellung der Seitenflosse entgegengewirkt.

Der Entschluß von Dr.-Ing. Vogt, mit dem Muster Blohm & Voss BV 141 ein in den äußeren Formen grundsätzlich unsymmetrisches Flugzeug zu bauen, bedeutet im Grunde genommen nur den Versuch, die innere, strömungstechnisch bedingte Unsymmetrie des Einmotorenflugzeuges durch eine entsprechende Unsymmetrie der äußeren Form auszugleichen. Die beim Entwurf der BV 141 gestellte Aufgabe verlangte ein einmotoriges Flugzeug mit besten Sichtverhältnissen. Die gefundene Lösung ist ein Flugzeug, das etwa dem Motorrad mit Beiwagen entspricht; der kanzelartige Rumpfstummel, der die Besatzung aufnimmt und ihr völlig freie Sicht gewährt, ist (in Flugrichtung gesehen) rechts angeordnet, links davon der nur noch Motor- und Leitwerkträger bildende Rumpf. Die Symmetrieverhältnisse des Normalflugzeuges sind damit äußerlich grundlegend verschoben. Die Längsachse des Flugzeuges, in der auch der Gesamtwiderstand des Flugzeuges verläuft, fällt nicht mehr mit der Rumpfachse zusammen. Ebenso verläuft das Gesamtgewicht nicht, wie sonst üblich, in der Hochachse, sondern greift etwas rechts davon an. Der Schwerpunkt liegt also nicht mehr in der Mittellinie des Flugzeugs, sondern rechts davon.

Wie in Abb. 1 dargestellt, versucht bei rechtsdrehender Luftschraube (in Flugrichtung gesehen) der seitlich nach links herausgerückte Motor, mit dem Schub *S* der Luftschraube das ganze Flugzeug um die Hochachse nach rechts zu drehen; dem wirkt aber die aus dem sich drehenden Luftschraubenstrahl herrührende Querkraft *Q* auf das Seitenleitwerk entgegen, die das Flugzeug nach links zu drehen versucht. Da Schub und Querkraft bei wechselnder Motorbelastung zueinander in gleichem Verhältnis bleiben, wird der Ausgleich des einseitig wirkenden Luftschraubenschubes sowohl bei Vollgas- als auch bei Drosselflug aufrechterhalten. Die unsymmetrische Verteilung der Stirnwiderstände, nämlich von Flügel, Motorrumpf mit Leitwerk und Kanzel, längs der Flügelspannweite ist derart gewählt, daß die Summe aller Widerstände in der Flugzeuglängsachse verläuft. Damit ist auch im motorlosen Gleitflug das Kräftegleichgewicht um die Hochachse verbürgt.

Das störende Kippmoment der Luftschraube, das die BV 141 nach links kippen will, wird, wie in Abb. 2 gezeigt ist, dadurch aufgehoben, daß der Flugzeugschwerpunkt, durch den das Gesamtgewicht *P* verläuft, von der Längsachse etwas nach rechts verschoben ist. Es liegt also auf der rechten Hälfte mehr Gewicht als auf der linken. Hierdurch wird ein nach rechts wirkendes, also gegenläufiges Kippmoment hervorgerufen. Im Gleitflug, wenn das Schraubendrehmoment und seine Reaktion wegfallen, läßt sich dieses Kippmoment unschwer durch Betätigen der Querruder ausgleichen.

Eine weitere Unsymmetrie der äußeren Form bildet beim Flugzeugmuster BV 141 das Höhenleitwerk. Es ist nicht nur zusammen mit dem Rumpf nach links gerückt, sondern ist auch einseitig nur auf der linken Rumpfseite angeordnet. Diese außergewöhnliche Formgebung, die den Aufgaben des Höhenleitwerks nicht im geringsten hindernd ist, bietet den Vorteil, daß von der Heckspitze der Kanzel aus völlig freies Schußfeld nach hinten vorhanden ist.

Unsymmetrisch ist auch das Fahrwerk des Flugzeuges, weil der Luftschraubenschub nicht in der Mittellinie zwischen den beiden Rädern des Fahrgestells verläuft. Hierdurch erhält das Flugzeug beim Rollen auf dem Boden die Neigung, nach rechts auszubrechen, was jedoch durch Betätigung der Bremse am linken Rad leicht verhindert werden kann. Im übrigen ist das Verhalten des Flugzeuges beim Rollen, sobald der Schraubenstrahl das Seitenleitwerk erfaßt hat, genau so einwandfrei wie bei jedem symmetrischen Flugzeug. Die Erfahrungen mit der unsymmetrischen BV 141 haben gezeigt, daß eine derartige Flugzeugbauart nicht nur flugfähig ist, sondern in Leistungen und Eigenschaften das Flugzeug herkömmlicher Bauform völlig erreicht. Mehr noch, es besitzt in mancher Beziehung bessere Flugeigenschaften als dieses, weil es den unsymmetrischen Strömungsverhältnissen angepaßt und damit in Wirklichkeit symmetrischer ist als das übliche Einmotorenflugzeug.

R. S.

Die kleine Adler-Fibel

Fliegende Geburtshelfer

Ebenso zahlreich wie mannigfaltig sind die Briefe, die täglich mit allen möglichen Anliegen an die Betriebsführer der großen Flugzeugwerke gelangen.

Eines der komischsten und originellsten Schreiben, das je ein Betriebsführer erhielt, war an Wehrwirtschaftsführer Gerhard Fieseler gerichtet. Es stammt von einer Landhebamme. Um allen — durchaus verständlichen — Zweifeln schon jetzt zu begegnen, sei betont, daß der Brief so vorliegt, wie er hier wiedergegeben wird.

„Ich bin", schreibt die Verfasserin des Briefes, „z. Z. Hebamme auf dem Land und es graust mir leise vor den unmöglichen Wegen im Winter. Da ich schon 25 Jahre Dienst getan als Schwester, Fürsorgerin und Hebamme, so bin ich nicht mehr die Jüngste. Und da man mich sowieso den Klapperstorch nennt, so kam mir gestern der Gedanke, ob nicht der Fieseler „Storch" ganz brauchbar für Landhebammen wäre, um ihre Wochenbesuche zu erledigen. Denn er soll doch keine Anlauffläche benötigen, und so könnte man ziemlich direkt neben dem Haus landen.

Aber wie ist es mit der Sicherheit bei böigem Wetter? — Und wie benimmt sich der „Storch" in Luftlöchern?

Wenn er tauglich wäre, so könnten Sie ihn in Massen für uns Hebammen herstellen. Denn wenn ihn die jüngeren Landhebammen kauften, so hätten ihn auch bald die Gemeindeschwestern. Jeder könnte doch mehr leisten, wenn er schnell und nicht abgekämpft an Ort und Stelle wäre. Und die Landärzte würden ihn vielleicht auch dem Auto vorziehen. Aber er müßte zuverlässig und schutzgebend sein, damit man nicht naß oder erfroren ankommt.

Wie steht es damit? Wenn dies alles klappte, so wäre es wunderschön. Würden Sie mir dann einen Probestorch zum Ausprobieren anvertrauen? Und wenn Sie später damit gute Geschäfte machen, so dürfen Sie mir gern die Idee honorieren, denn die Einnahmen hier sind kläglich . . ."

Man sieht: dem „Storch" bieten sich noch ungeahnte Möglichkeiten . . .

H. M.

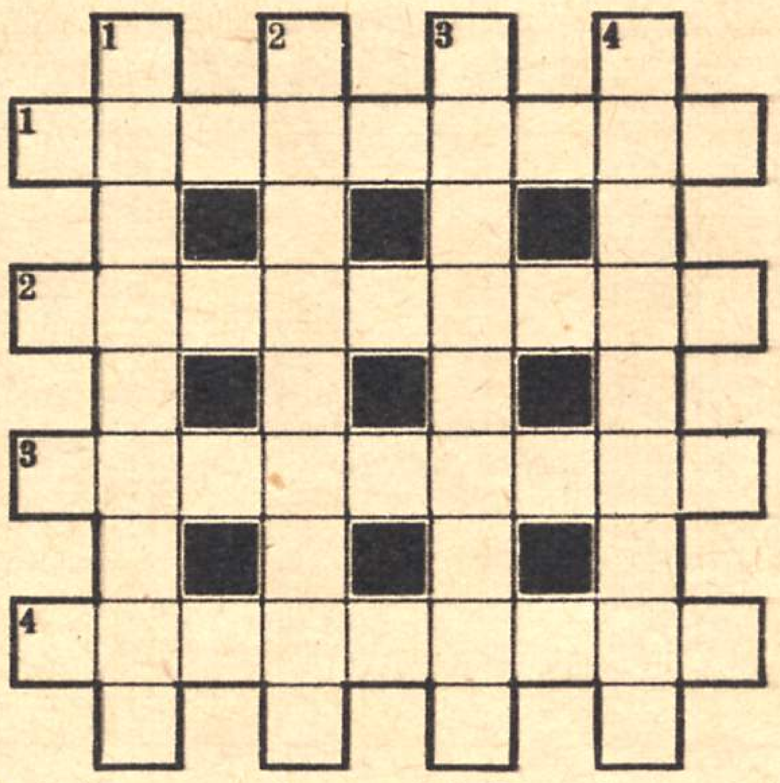
Kameraden der Ostfront!

Ein Jahr lang steht ihr im entscheidenden Ringen um den Sieg im Osten. Aus unzähligen Briefen und Zeitungsberichten wißt ihr, daß die Heimat euren Kampf mit heißem Herzen und tiefer Bewunderung verfolgt; darüber hinaus habt ihr die deutsche Jugend besonders angesprochen. Das zu beweisen, ist der Sinn eines großen Wettbewerbs, zu dem alle schulpflichtigen Kinder vom NS-Lehrerbund aufgerufen worden sind. Er steht unter dem Leitwort „Um Deutschlands Freiheit" mit besonderer Hervorhebung des Kampfes im Osten. Unsere Jungen und Mädel werden euch in Arbeiten mannigfaltiger Art beweisen, daß sie das Geschehen unserer Tage mit wachen Sinnen aufnehmen, daß sie den tieferen Sinn der Auseinandersetzung mit dem bolschewistischen Gegner zu fassen suchen, daß es sich lohnt, für das Lebensrecht des Volkes und die Zukunft der deutschen Jugend Entsagungen und Opfer zu bringen. Ihr selbst könnt ihnen dabei helfen. Schickt ihnen Unterlagen, die sich zu packenden Schilderungen, zu zeichnerischen Darstellungen, zu Arbeiten vor allem aus dem Gebiet der Luftwaffe verwenden lassen. Zeigt euren Jungen und Mädeln die Eigenart der Landschaft des Ostens auf, die Menschen, ihr Leben und ihre Arbeit! Gebt ihnen Bilder vom Einsatz der deutschen Luftwaffe, von tapferen Männern, von der Bewährung der deutschen Waffen. Schildert ihnen den Gegner vor und hinter der Front. Zögert nicht! Die deutsche Jugend ist dankbar für jeden Brief, jede Anregung. Eure Beiträge helfen euren Kindern und Geschwistern, die Größe eures Kampfes voll zu erkennen und in wertvollen Arbeiten zum Ausdruck zu bringen.

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Gitterrätsel

a a a a a a, b b b b, e e e e e e, f f f, i, k k, l l, n n n n, p p, r r r r r r r r, s s s s s s s s, t t t t t t, u u u u



Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, in den waagerechten und senkrechten Reihen die gleichen Wörter folgender Bedeutung: 1 Heilmittel, 2 Wein, 3 Stadt in der Provinz Sachsen, 4 Handelswert. 54583

Erdkundliches Silbenrätsel

am — au — berg — bir — bruch — burg — cey — char — der — erl — eu — eydt — ge — ge — gels — gen — ger — he — her — kau — kur — land — len — lon — lot — loth — mer — ne — o — platz — rin — see — sta — tanz — ten — the — van — vo — war — xen

Aus vorstehenden 40 Silben sind 14 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Heinrich von Treitschke ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 norwegische Hafenstadt, 2 Berliner Stadtteil, 3 Industriestadt in Westfalen, 4 ostdeutsche Niederungsgegend, 5 bayrisches Gewässer, 6 Insel im Indischen Ozean, 7 Felsen im Bodetal, 8 Stadt in Ostpreußen, 9 deutsches Mittelgebirge, 10 deutscher Strom, 11 durch Weinbau bekannte Stadt in Ungarn, 12 deutsches Grenzland, 13 Ostseelandschaft, 14 Teil der Sudeten. 54936

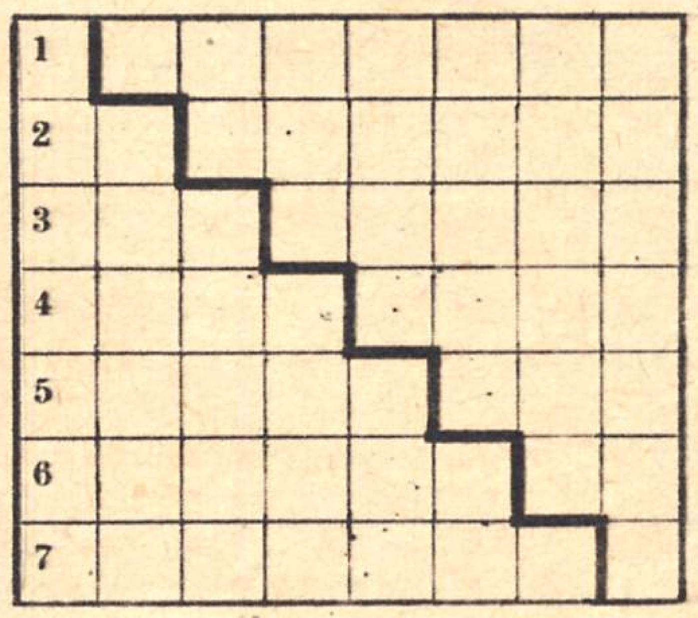
Erweiterungsrätsel

Bon — Tran — Naht — Warte — Schrot — Ur — Kran — Halter — Gier — Gade

Jedes der vorstehenden Wörter ist durch einen Buchstaben zu erweitern, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält. Die neuen Buchstaben nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, eine deutsche Heldengestalt aus dem vorigen Weltkrieg. 54943

Treppenrätsel

a a a a a a a a, b, c, d d, e e e e e e e e, g g, h h, i i i, k k, l l l l l, n n, o, p, r r r r r, s s s s s, t t, u, w w, z z z



Die Buchstaben ergeben, a) vor, b) hinter der Treppe und c) im Ganzen gelesen, je selbständige Wörter folgender Bedeutung: 1. a) Selbstlaut, b) Geliebter der Hero, c) Kübelpflanze, 2. a) Flächenmaß, b) Staat in USA, c) Nebenfluß des Mississippi, 3. a) Stimmlage, b) Stadt in Schleswig-Hols ein, c) Bad im Glatzer Bergland, 4. a) chemische Verbindung, b) befestigtes Schloß, c) deutscher Reichsgau, 5. a) Hunderasse, b) schmaler Gehsteig, c) deutscher Maler, 6. a) deutscher Dichter, b) Tierprodukt, c) unterirdisches Weinlager, 7. a) Erfinder des Schießpulvers, b) Selbstlaut, c) Nebenfluß der Saale. 54363

Auflösungen

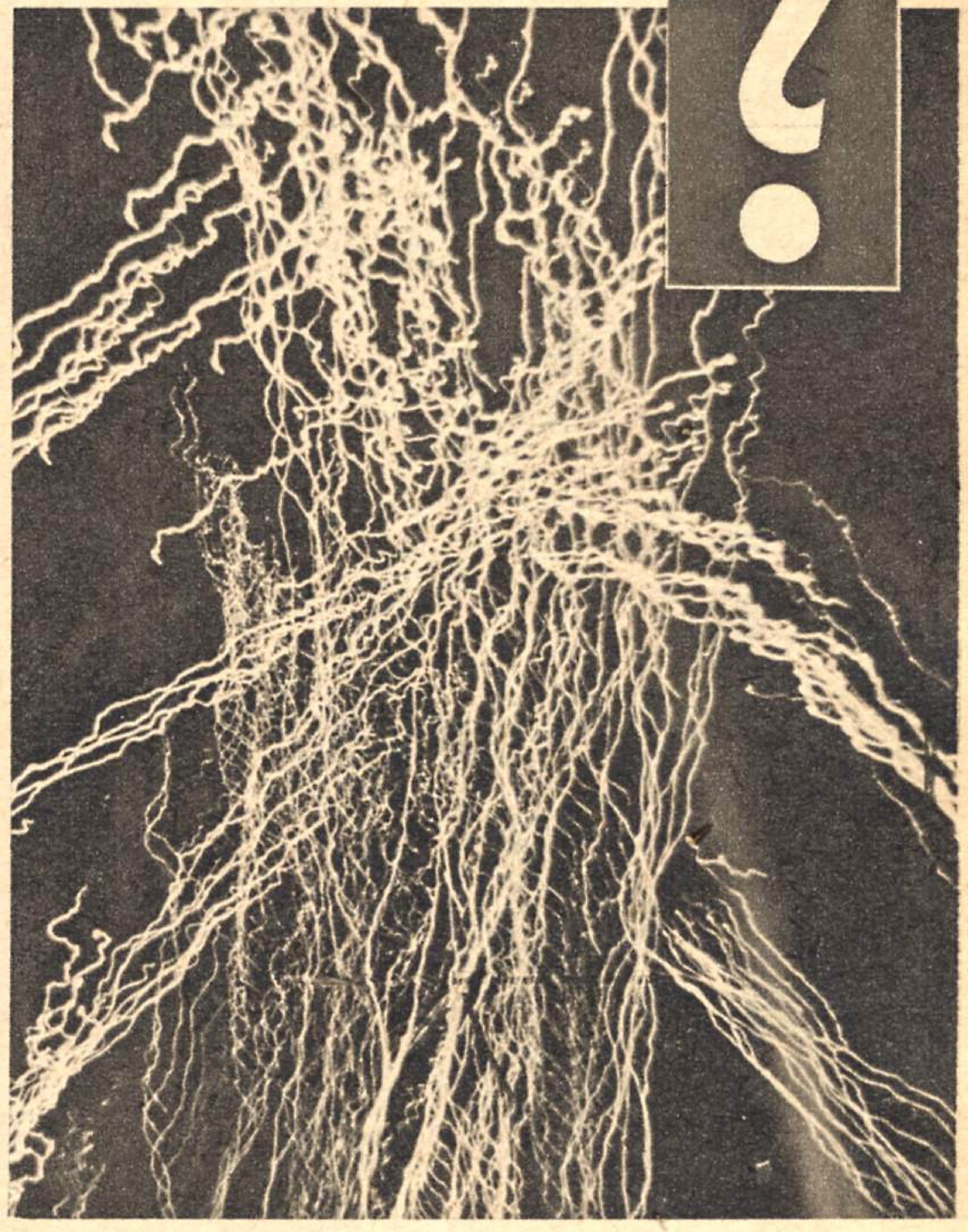
Gitterrätsel: 1 Lebertran, 2 Rebensaft, 3 Staßfurt, 4 Kaufpreis.

Erdkundliches Silbenrätsel: Schwache Voelker gehen zugrunde. — 1 Stavanger, 2 Charlottenburg, 3 Herne, 4 Warthebruch, 5 Ammersee, 6 Ceylon, 7 Hexentanzplatz, 8 Eydtkau, 9 Vogelsberg, 10 Oder, 11 Erlau, 12 Lothringen, 13 Kurland, 14 Eulengebirge.

Erweiterungsrätsel: Born, Train, Nacht, Warthe, Schrott, Uhr, Koran, Halfter, Geier, Gnade. — Richthofen.

Treppenrätsel: 1 Oleander, 2 Arkansas, 3 Altheide, 4 Salzburg, 5 Spitzweg, 6 Kellerei, 7 Schwarza.

Was ist das ?



PK-Aufnahme Kriegsberichter Leo

Flakgarbe, die Vereinigung der Bahnen von Hunderten von Leuchtspurgeschossen, die im Flugweg des Feindflugzeuges zusammentreffen. Der gewundene Weg der Leuchtspurgeschosse erklärt sich daraus, daß die Mündung des Geschützes dauernd dem Flugzeug folgt. Das Abfallen einzelner Linien entsteht aus dem vorzeitigen Abbrennen einzelner Leuchtspurgeschosse. Die ganze Aufnahme zeigt, wie das photographische Auge einen Vorgang vollständig anders sieht als das menschliche Auge

Immer und überall

Gesundes Haar — gepflegte Kopfhaut!

Das Geheimnis aller Haarpflege ist eine angeregte Durchblutung der Kopfhaut. Tägliches Massieren mit den Fingerspitzen und kräftiges Bürsten fördert sie auf die einfachste Weise, so daß die Kopfhaut stets gut vorbereitet und empfänglich bleibt für das z. Z. nur beschränkt lieferbare

Birkenhaarwasser

Dralle

Gesundheit ist kein Zufall!

So lautet der Titel einer Broschüre der Chlorodont-Fabrik, die laufend angefordert und zu Tausenden versandt wird. Sie zeigt, wie wichtig die Pflege der Zähne für die Gesundheit und den Aufbau des ganzen Körpers ist. Vernachlässigen Sie Ihre Zahnpflege nicht, auch wenn sie vorübergehend ohne eine Zahnpaste wie Chlorodont durchgeführt werden muß. Verlangen Sie kostenlos diese Broschüre von der Chlorodont-Fabrik, Dresden N 6.

REGIE

150 Jahre Tradition verpflichten

AUSTRIA

ZIGARREN
ZIGARETTEN
RAUCHTABAKE

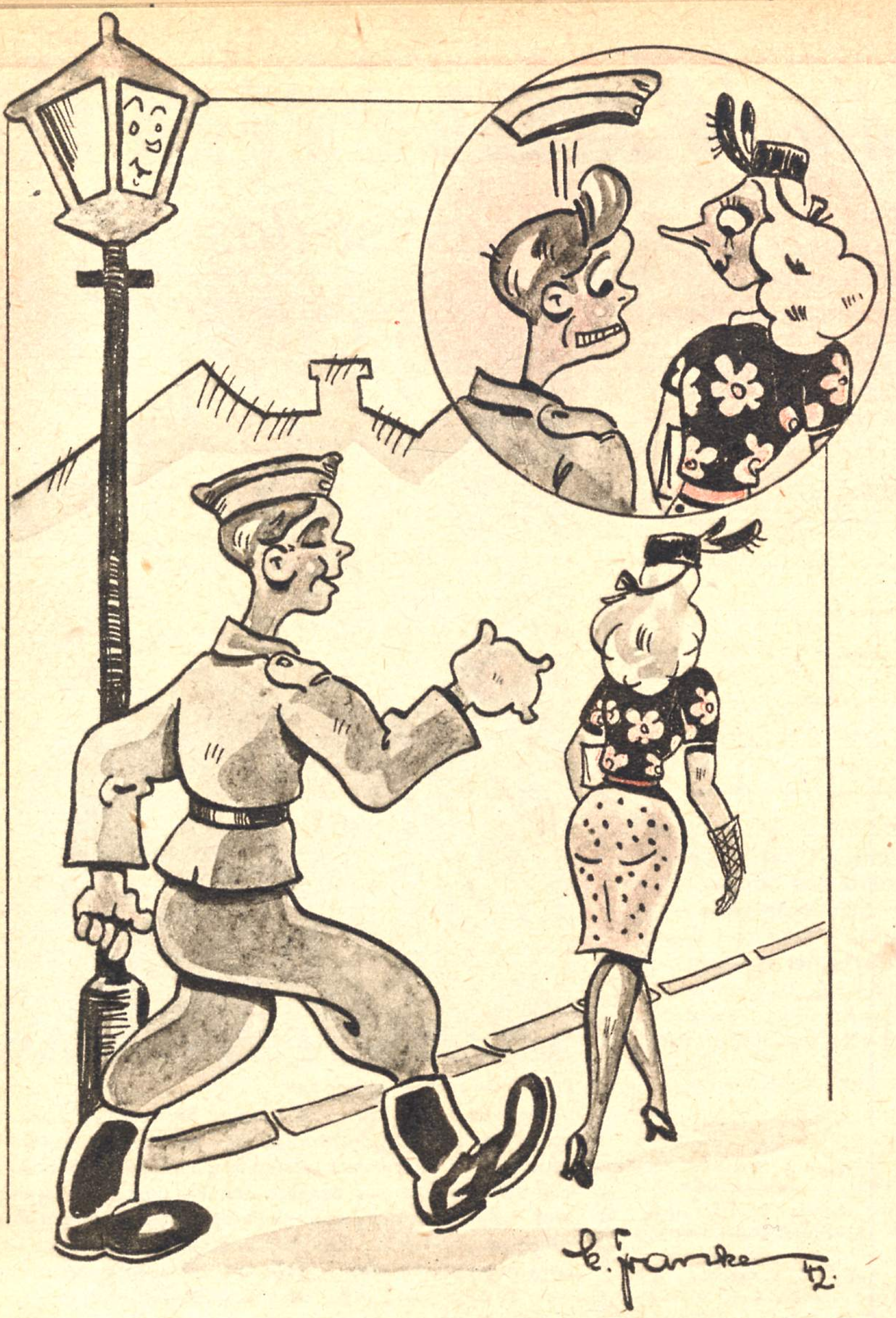
immer ein Zeichen für photographische Wertarbeit

Auch bei sparsamer Anwendung mit Pigmentan zur lichtbiologischen Hautpflege vollen Erfolg wenn rechtzeitig aufgetragen und gut einmassiert

Herr Schmitz hat Wut, sein Schuh, er bricht. Sein Freund, der Schuster, aber spricht: „Das wäre nicht so schnell gekommen, hätt'st immer Pilo du genommen!"

Pilo

die zeitgemäße Schuhpflege



Fehlpeilung

Funker flunkern

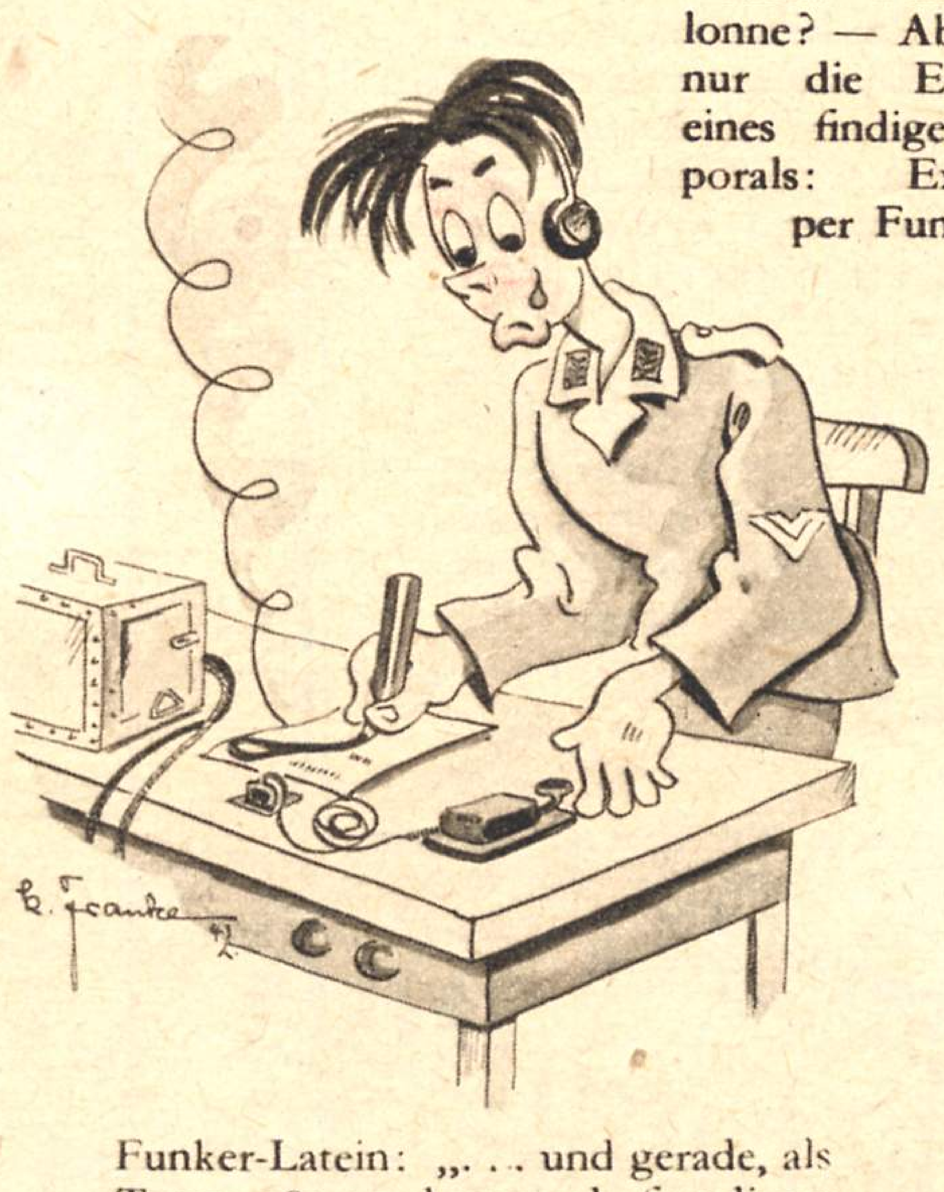
Zeichnungen: K. Franke

„Bitte, sprechen Sie lauter — ich kann Sie nicht verstehen . . .!“

Unten: „Erstens habe ich dir schon einmal gesagt, daß Kabel keine Wäscheleinen sind, und zweitens sollst du endlich mal vergessen, daß du früher Seiltänzer warst —“

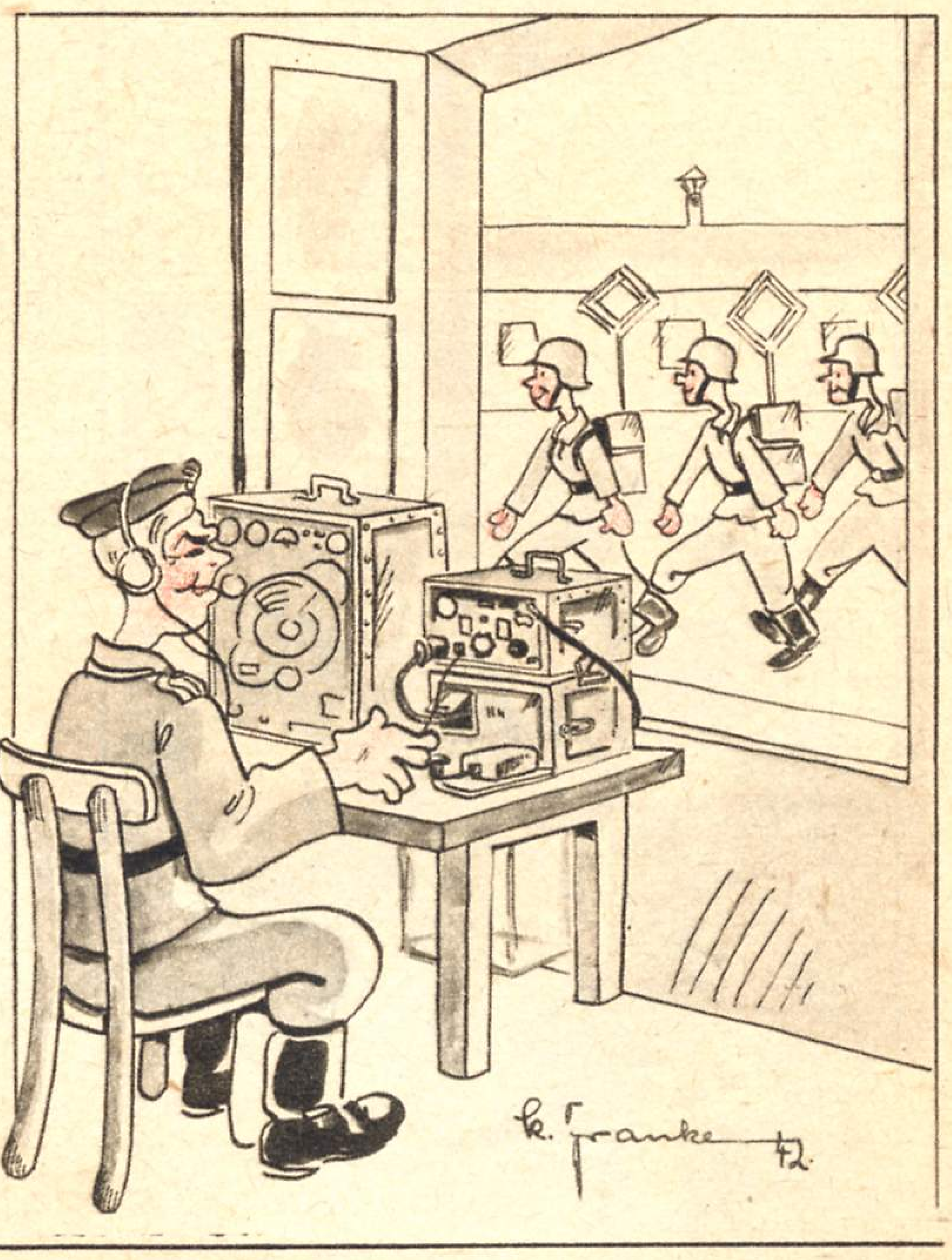
Links: Ein alter Witz mit einem „Neuen“

„Herr Unteroffizier, bitte melden zu dürfen, daß ich hier die Frequenzen putzen und im Kochgeschirr vier Volt abholen soll“



Funker-Latein: „. . . und gerade, als Tempo 180 gegeben wurde, fing dieser dusselige Bleistift an zu schmelzen“

Rechts: Fünfte Kolonne? — Aber nein, nur die Erfindung eines findigen Korporals: Exerzieren per Funk!



Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschließl. 3 bzw. 4 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 11. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front